

調布市道路総合管理計画(素案)に対するパブリック・コメントの実施結果

【パブリック・コメント手続の実施概要】

1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和5年9月20日(水)～令和5年10月19日(木)
- (2) 周知方法 市報(令和5年9月20日号及び10月5日号)及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階道路管理課, 公文書資料室, 各図書館・各公民館・各地域福祉センター, みんなの広場(たづくり11階), 市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階), 各図書館・各公民館・各地域福祉センター(染地, 調布ヶ丘を除く), 教育会館
- (4) 意見の提出方法 氏名, 住所, 御意見を記入し, 直接又は郵送, FAX, Eメール, インターネット専用フォーム(パブリック・コメント手続用)で市役所道路管理課まで提出

※資料の閲覧場所に設置する意見提出箱への提出も可

2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数: 29件(3人)

<提出意見の内訳>

全般に対する意見	2件
第1章「道路総合管理計画の策定方針」に対する意見	0件
第2章「調布市の道路管理の現状と課題」に対する意見	5件
第3章「道路総合管理計画の基本方針」に対する意見	0件
第4章「基本方針に基づく取組」に対する意見	14件
第5章「施設管理の方針」に対する意見	0件
第6章「計画の推進」に対する意見	0件
用語集	1件
その他意見	7件

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	御意見の概要	市の考え方
全般	1	HP「調布市道路総合管理計画(素案)」へのご意見をお寄せください https://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1691373845739/ind ex.htmlにおいて、関連リンクに「調布市道路白書を作成」を載せるだけでなく、 まえがきに「調布市道路白書」でとりまとめた市の道路管理における現状と課題を 基礎的データとして策定したことを記載すべきである。記載してないので、調布市 の計画類に共通する、ただの「机上の作文」に見える。	今回のパブリック・コメントについては、「調布市道路総合管理計画(素案)」 に対する市民のみなさんからのご意見を考慮し、計画策定を決定するために実施し ています。そのため、HPには、本計画の概要を記載し、関連リンクに「調布市道 路白書」を掲載しております。また、本計画の「第1章 道路総合管理計画の策定 方針」において、調布市道路白書で取りまとめた市の道路管理における現状と課題 を基礎的データとして策定する旨を記述しております。
全般	2	住民参加の取組みが薄い。 このパブリック・コメント募集においても、住民説明会を行うべきであった。 LINEによる不具合箇所のお知らせシステムの話があるが、道路管理課のリソースを下げ ようとしているのだから、総論として、道路利用者である市民の積極的な参加、 つまり、どのような道路がよいか、現状の不満などを市民からくみ取る仕組みを盛り 込むべきである。でないと、管理者の自己満足ないしは、市民要望とのずれが生 じる。	本計画は、道路管理業務全体に共通する考えを示したうえで、個別の課題を調整 し、道路管理業務全体の最適化を図るものです。そのため、市民参加の取り組みに ついては、本計画の施策を展開するうえで、必要に応じて検討して参ります。 LINE通報システムについては、市民が道路上での不具合を発見した際、現場状 況を素早く把握できるため、危険箇所の見逃し等を最小限に抑え、維持管理の効率 化に寄与するシステムです。そのため、市民からの現状の不満等を取り入れる仕組 みについては、今後の参考とさせていただきます。

第2章 調布市の道路管理の現状と課題

項目	No	御意見の概要	市の考え方
2章全般	3	定性的なお題目で中身が具体的でない。定量的な基準やデータの目標設定や管理を 行うこと。(何をいつ(までに)、いくらですか)	「第2章 調布市の道路管理の現状と課題」については、「調布市道路白書」に おいて、道路管理全般に関わる施設、財産などの管理物について、数量や配置、管 理物の状態、管理方法、管理費用などの整理のほか、管理業務について、定量的な データや管理方法を記述しています。
8ページ 2.2.2 道路管理事業費の確保・コストの最適化	4	この計画の全体を通して、コスト削減の基調が読み取れる。しかし、品質や安全な どの目標を設定しておかないと、安からう悪からうの計画になる。そのところを しっかり押さえたいという話である。	道路インフラを取り巻く環境は、インフラの老朽化がもたらす維持管理費の増 加、風水害などの自然災害の激甚化・頻発化など年々厳しさを増しています。その ため、道路施設の適切な管理区分や優先度の設定などで品質を確保するとともに、 無電柱化の更なる推進、道路施設における流域治水対策など、道路空間を安全・安 心に利用できるよう取り組みを進めて参ります。
8ページ 2.2.2 道路管理事業費の確保・コストの最適化	5	「透明性ある情報発信により市民の理解や関心を高める」とあるが、「透明性のあ る情報発信」とは何か、具体的に説明すること。全く意味不明である。	「調布市道路白書」において、現状の道路施設全般の維持管理費用を記述して おります。これら費用について、本計画における基本方針、具体的な取組等を示すこ とで、今後どのように道路施設等の効率的・効果的な管理に取り組むのか情報発信 して参ります。
9ページ 2.2.2 道路管理事業費の確保・コストの最適化	6	「統廃合・新技術活用による費用最適化」 「あえて管理水準目標を設定しない管理を適用すること」の意図に危なさを感じ る。維持管理の基本は目標や基準を設定して管理することである。技術革新など 生じた場合、フェーズシフトの手続きや、新しいものに合わせた新しい目標や基 準を設定して維持管理すべきである。哲学や倫理性(や技術力)がないと野放図に なる。ここは改めること。	「統廃合・新技術活用による費用最適化」については、今後の技術者の減少や維 持管理費用の増加などに対応するため、地域の実情や利用状況などに応じ、橋りよ うの集約・撤去の検討を行い、また、新技術を活用した維持管理の高度化・効率化 を検討することで、維持管理費の最適化を図る必要があると考えております。 「あえて管理水準目標を設定しない管理を適用すること」については、「調布市 舗装維持管理計画」において、設定している管理方法であり、維持管理の効率化を 図るための対策として必要であると考えております。
9ページ 2.2.5 道路の多様な機能とニーズへの対応	7	「市民のニーズに対応した地域の活性化・まちづくり」 何を企んでいるのか具体的なイメージがわからない。道路管理課の所掌を越えてない か？ 一方で、現実や市民要求を踏まえない街づくりが街づくり事業課で往々にして進め られ、市民の反発を買っているのと比べて、日々の道路管理業務をもとにした街づ くりの提案のほうが優れている可能性がある。	「市民のニーズに対応した道路管理者による地域の活性化・まちづくり」につい ては、「第4章 基本方針に基づく取組」において、道路の多様な機能とニーズに 対応した道路空間の活用に関する施策を記述しております。 また、市のまちづくりについては、参加と協働によるまちづくりの基本的考え方 のもと、様々な市民参加の手法を組み合わせ、市民ニーズを踏まえながら各事業を推 進しております。

第4章 基本方針に基づく取組

項目	No	御意見の概要	市の考え方
13ページ 4.1 主要施策① 道路土工構造物の予防保全型メンテナンスの転換	8	主要施策① 道路土工構造物・・・ まず、「道路土工構造物」が何かわからない。26箇所及び11箇所はどこのかを示すこと。具体的な数字が出てきたのはよいが、中途半端。	道路土工構造物は、切土・斜面安定施設（擁壁など）・盛土等のことを示します。また、26箇所及び11箇所については、オープンデータ化に向けて準備して参ります。
13ページ 4.1 主要施策① 道路土工構造物の予防保全型メンテナンスの転換	9	メンテナンスサイクルの確立 ごく当たり前のことだが、これまで行ってなかったのか？？？	道路土工構造物については、これまで数量、位置、施設の状態等の調査を行い、現段階において措置が必要な施設がないことを確認しています。そのため、本計画において経過観察段階と判定された施設を中心に、メンテナンスサイクルを確立して参ります。
13ページ 4.1 主要施策① 道路土工構造物の予防保全型メンテナンスの転換	10	沿道区域指定制度 用語集の「沿道区域」の説明がわからない。また、「道路に接続する」より「道路に接する」の方が適切でないか？ P.13 の断面図と地すべり等説明があるので少しはわかるが、 また、ブロック塀なども含まれるか？	沿道区域指定制度については、道路法第44条に規定されており、道路区域外からの土砂の崩落、ブロック塀などの構造物の崩壊による道路空間の閉塞を防止するために、道路管理者が沿道区域を指定する制度です。また、「道路に接続する」については、法文をもとに記述しております。
14ページ 4.1 主要施策② 緊急輸送道路における無電柱化の更なる推進	11	無電柱化 調布市の計画や国の制度等があるのならそれをこの計画に記載すること。それが、「透明性ある情報発信」である。他の箇所についても、 電話で説明を受けたが十分理解できず。電柱の強度や保守管理にも関係する。 「既設電柱の撤去の占用禁止措置」は正しい表現か？	無電柱化推進計画については、「第1章 道路総合管理計画の策定方針」において、本計画の個別計画として記載しています。また、「既設電柱の撤去の占用禁止措置」については、国土交通省所管の「無電柱化推進のあり方検討委員会」における検討資料に記載されていることから必要な施策であると認識しております。なお、表現については、御意見にあるとおり、市民のみなさんに伝わりやすい表現の記述になるよう検討します。
15ページ 4.1 主要施策③ 雨水浸透施設の整備	12	雨水浸透柵 具体性がない絵に描いた餅では？ コスパ、タイバなどを含む具体的内容にすること。	雨水浸透施設については、国土交通省所管の「気候変動を踏まえた水災害対策検討小委員会」において取りまとめられた流域治水の考え方に基づき、道路分野の水害対策として推進するものであるため、必要な施策であると認識しております。御意見の内容については、「第4章 基本方針に基づく取組」において、プログラムごとの事業計画を記載しております。
16ページ 4.1 その他の施策 道路の交通安全の確保	13	ゾーン30プラス 具体性がない絵に描いた餅では？ コスパ、タイバなどを含む具体的内容にすること。 それ以前に、住民合意が必要で、候補道路を具体的に示すこと。でないと「透明性ある情報発信」といえない机上の作文	ゾーン30プラスについては、速度規制と物理的デバイスを組み合わせること、交通安全の向上を図ろうとする区域であり、御意見のとおり地域の関係者等の協力・合意が必要な施策であるため、今後、地域住民からの要望等を踏まえ、検討して参ります。
17ページ 4.2 プログラム2 管理手法の最適化	14	4.2 持続可能なインフラメンテナンス 目標に安全を確保すること、品質を落とさないことを明記すること。管理コスト削減が優先される内容にアブナサを感じる。	持続可能なインフラメンテナンスについては、「第3章 道路総合管理計画の基本方針」において、道路施設の適切な管理区分や優先度の設定などで品質を確保するとともに、無電柱化の更なる推進、道路施設における流域治水対策など、道路空間を安全・安心に利用できるよう取り組みを進めて参ります。

18ページ 4.2 プログラム2 主要施策① 管理区分の設定	15	管理方法 管理方法について、実際に使えるマニュアルにすること。表4-2のままでは使えない。	管理方法については、表4-2で道路施設の特性に応じて管理区分を設定し、対象施設を取りまとめております。そのうえで、「第5章 施設管理の方針」において、施設ごとの管理方針を記述していることから、各個別計画の策定・改定の際に反映して参ります。
19ページ 4.2 プログラム2 主要施策① 解説 管理水準の考え方	16	管理水準の考え方に異議あり 主要市道（ヒビワレ率40%）と一般市道（60%）と違った基準を設けるのは、安全管理の観点をはずして理解できない。構造の違いや修理コストが違うとのことだが、それと品質は別である。	ひび割れ率の管理水準の考え方については、「調布市舗装維持管理計画」に記載しております。その中で、路線の重要度に応じて、管理目標及び管理水準（ひび割れ率40%、60%）を設定しております。管理水準は、予防保全型管理において、施設の損傷が軽微な段階で補修等の対策を行い、常に施設を健全な状態に維持するために、それぞれの施設が持つ特性に応じて設定されます。 この予防保全型管理を実施することで、市の道路全体における安全性の向上とともに、施設の長寿命化によるライフサイクルコストの縮減を図れるよう努めて参ります。 いただいた御意見を参考に、予防保全型管理の考え方が伝わりやすい表現となるよう修正させていただきます。
20ページ 4.2 プログラム2 主要施策② 施設横断的な管理の優先度設定	17	施設横断的な管理の優先度 現状との違いを説明すること	道路管理の現状については、「調布市道路白書」に記載しております。なお、現状との相違点は、施設横断的な管理の優先度を定めたことです。内容としては、施設共通の路線分類（A、B、C）の優先度とし、管理区分（予防保全、事後保全（パトロール）、事後保全（通報））の設定を行い、この2つの区分から、施設横断的な優先度（高、中、低）を定めております。
21ページ 4.2 プログラム2 主要施策② 解説 優先度設定の考え方	18	優先度設定の考え方に同意できない 「管理費用の最適化」のまえに安全や品質を忘れてないか？	道路インフラを取り巻く環境は、インフラの老朽化がもたらす維持管理費の増加、風水害などの自然災害の激甚化・頻発化などが懸念されています。そのため、道路施設の適切な管理区分や優先度の設定などで品質を確保するとともに、無電柱化の更なる推進、道路の治水対策などにより、道路空間を安全・安心に利用できるよう維持管理に努めて参ります。
23ページ 4.2 その他の施策 橋りょうの集約・撤去 24ページ 4.2 主要施策③ 財産の管理	19	橋りょうの集約・撤去、財産管理（市道売却） 市民合意手続きを組み込むこと。不便になるので。	橋りょうの集約・撤去、財産管理については、今後の技術者の減少や維持管理費用の増加などに対応するため、地域の実情や利用状況などに応じ、必要な施策であると認識しております。施策を展開するうえで必要に応じて、市民との意見交換を図ることができるよう検討して参ります。
25ページ 4.2 プログラム3 主要施策① 道路占用許可申請に関する手続きのデジタル化	20	道路管理のデジタル化 焦って失敗しないこと。	道路管理のデジタル化については、国や東京都における道路管理のデジタル化の動向を踏まえながら、施策を展開して参ります。
31ページ 4.2 プログラム5 主要施策① 包括的民間委託による予防保全型管理の促進	21	民間企業・市民との連携 余計なものを間に挟むことに問題がある。 自分の首を絞めることにもなる。	民間企業・市民との連携については、包括的民間委託による予防保全型管理を促進し、市民サービスの向上を図るために、必要な施策であると認識しております。包括的民間委託は、これまでの個別施設ごとの維持管理を一括して、民間へ委託することで、市民サービスの向上や、管理体制の強化が図られるものと考えております。

用語集

項目	No	御意見の概要	市の考え方
49ページ	22	p.43～に「用語集」があるが、道路管理の専門用語の羅列のようで、普通の市民が理解できる説明になっていない。例えば、「門型標識」の解説が「門型の道路標識のこと。道路幅の広い幹線道路で用いられる。」とあるが、「門型」が何かかわからない私にとっては、ほとんど説明になっていない。具体例が（絶対的に）必要で、できれば、図や写真で。「道路土工構造物」は、「擁壁など」という説明が必要。 普通の市民（市役所以外の職場の職員何名か）に理解できるか確認すること。 P.8「透明性のある情報発信」の対極にある「不透明用語集」と揶揄したくなる。	用語集については、御意見にあるとおり、市民のみなさんに伝わりやすい表現となるよう検討して参ります。

その他意見

項目	No	御意見の概要	市の考え方
その他	23	パブリックコメントの内容とは直接関係ありませんが、市が発注する道路工事においては、道路工事業者による周辺での路上喫煙を契約で禁ずるとともに、喫煙に関する苦情があった場合には、次回の入札で不利にしたり随意契約の対象外にするなど、ペナルティを課してほしいです。東京都水道局ではそのような対応をしているため、ぜひ倣ってほしいです。	調布市受動喫煙防止条例の推進や契約・工事発注等に関わる部署と連携し、工事・委託業務請負事業者に対して、書面やポスター・チラシ等を活用し、喫煙のルールや周囲への配慮に関する注意喚起を行って参ります。
その他	24	調布は道路整備が遅れていると他の地域から引越してきた人からよく聞きます。特に甲州街道沿いは行き止まりが多く、防災上でも問題があるため、改善すべきです。	御意見の内容については、道路整備や防災に関わる部署と共有を図ります。
その他	25	自転車レーンが少なすぎます。武蔵境通りや東八道路のような広い自転車レーンをもっと増やしてほしい。調布駅（や他の駅前）から電通大通りは、夜間トラックが違法停車しているので自転車レーンを作って自転車走行をしやすくしてほしいし、トラックが停められないようにしてほしい。	市の自転車通行環境の整備については、「調布市自転車ネットワーク計画」に基づき、安全・快適に利用できる自転車環境の改善を目指し、各関係部署と連携を図りながら情報共有を行って参ります。
その他	26	保谷-調布線（武蔵境通り）が整備されましたが、自転車レーンも広くて歩道も歩きやすく、車道も車線が増えてとても快適です。同じ都道の三鷹通りはどうして同じような整備ができないのか？ 深大寺小が五差路までの区間を除けば歩道も狭く、自転車レーンも車の往来が多くて恐怖感を感じる。東京都にも整備を強く求めてほしい。	都道の自転車通行空間の整備については、「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づき、今後10年間における整備手法と整備計画が記載されております。御意見いただいた内容について、各関係機関と連携を図りながら情報共有を行って参ります。
その他	27	旧甲州街道を拡幅してほしい。歩道も狭いので、拡幅して更に調布駅周辺だけでも都と協力して無電柱化を実現してほしい。電柱も高層化していて、電波による健康被害も心配だし、災害時にも障害になる。景観上も美しくなく、何よりも歩道が電柱撤去で広くなり、安全に歩行できる。	旧甲州街道の拡幅については、関係機関及び関係部署に情報共有させていただき参ります。都道の無電柱化については、「東京都無電柱化推進計画」に基づき、2040年代に向けた無電柱化の基本的な方針や目標を定めるとともに、今後5か年で整備する路線が記載されております。御意見いただいた内容について、関係機関に情報共有いたします。市の無電柱化については、「調布市無電柱化推進計画」に基づき、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を目的とし、優先整備路線として位置付けた路線から無電柱化を進めて参ります。また、「第4章 基本方針に基づく取組」において、緊急輸送道路における無電柱化の更なる推進に関する施策を記述しております。
その他	28	道路脇のグレーチングについて、喫煙者が灰皿代わりにポイ捨てし排水溝が吸い殻で詰まったりタバコの有害物質の染み出しにより周辺環境へ悪影響が生じたりすることが懸念されています。グレーチングは、網型ではなく、蓋型にすることによって、喫煙者が灰皿代わりにしにくくなり、設置を変更するとポイ捨てが大幅に減ったり喫煙者のたまり場になりにくくなったという例が全国各地で報告されています。恒久的な道路の維持・メンテナンスの1つの手法として、研究や改善もお願いしたいです。	グレーチングにタバコが捨てられることに対する対策としては、関係部署に情報共有を図るとともに、新しく設置するグレーチングを蓋型タイプとすることや、関係部署と連携を図り、既存グレーチング付近にポイ捨て禁止ステッカーの設置を実施して参ります。
その他	29	街路樹の対応方針について、SNS（調布Facebook交流会）などでは、一部の裕福な「意識高い系」の方々が、自分たちの楽しみのために、サクラを伐採することに反対したり、税金を用いたサクラの植樹を求めたりしていますが、私は反対です。街路樹は、まず安全を最優先すべきであって、危険な兆候があれば伐採なり必要な手段をとるべきですし、サクラである必要もありません。災害に強い樹木・品種を代わりに植樹するなどの工夫もしてほしいです。一部の声の大きい人の声に惑わされることなく、市民の安全を最優先にしてほしいです。	市が管理する街路樹のサクラは、植樹後約50年以上経過している木が多数を占め、老木化が進行していることを踏まえ、平成27年度より樹木医によるサクラの樹木診断を行っております。診断の結果、倒木等の危険性のあるサクラについては、植替え等の対応を行い、道路利用者の安全対策に努めております。また、植替えを行う際は、「調布市街路樹管理計画」に示すサクラ並木の各路線ごとの将来像に基づいて、実施して参ります。